

Charte de partenariat Risque Routier Professionnel

Entre :

La CRAM Alsace Moselle, représentée par M. Jean-Paul Muller, Président

d'une part,

et

PSA PEUGEOT-CITROËN site de Mulhouse " représentée par M. Patrick Briens,
Directeur du site

d'autre part.

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

Article 1 : LA SPECIFICITE DU RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL

Au plan national, les accidents de la route sont la première cause d'accidents mortels du travail.

En 2004, les accidents routiers - intervenus tant sur le trajet entre le domicile et le lieu de travail que dans le cadre du travail - ont représenté près de 55% des accidents du travail mortels, avec 607 accidents, selon les données de la CNAMTS.

Parmi les accidents de travail - intervenus du fait ou à l'occasion du travail -, les accidents routiers représentent plus de 25 % des décès.

Les autorités qui, au plan national, ont en charge de la prévention des accidents du travail (Branche Accidents du Travail /Maladies Professionnelles de la Sécurité Sociale) et des accidents de la route (Sécurité Routière) ont décidé de renforcer leur coopération, pour, ensemble, favoriser le développement de plans de prévention du risque routier encouru par les salariés. Cette collaboration s'organise dans le cadre du comité de pilotage national mis en place par l'arrêté interministériel du 29 mars 2001, publié au journal officiel du 27 avril 2001, ceci conformément aux dispositions prévues par la Charte Nationale signée en décembre 1999 par le Président de la Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles de la CNAMTS et la Déléguée Interministérielle à la Sécurité Routière.

Répondant à l'appel des plus hautes autorités de l'Etat, ils souhaitent aujourd'hui accroître encore cet effort, en associant des entreprises à leur action commune, et en développant un partenariat au niveau régional et local. Ce partenariat régional et local s'appuie naturellement sur les liens existant entre CRAM et Préfectures, dans le cadre d'accords locaux déclinant les orientations nationales.

Les orientations définies par le Comité Interministériel de Sécurité Routière (CISR) du 13 janvier 2004 sont un encouragement à élargir les actions et les partenariats existant, car elles proposent de faire du risque routier en entreprise l'une des deux priorités d'action (la seconde priorité étant l'action visant les jeunes).

Les codes de bonnes pratiques adoptés les 5 novembre 2003 et 28 janvier 2004, par les partenaires sociaux dans le cadre de la Commission des accidents du travail et des maladies professionnelles de la Sécurité Sociale (CATMP) donnent une ligne directrice pour la mise en place de mesures de prévention durables.

C'est dans ce cadre que se situe la présente convention signée par la CRAM Alsace Moselle, et *PSA PEUGEOT-CITROËN site de Mulhouse*.

Article 2 : prévention du risque routier en mission

PSA PEUGEOT-CITROËN site de Mulhouse met en œuvre les dispositions suivantes, sur la base du Code de bonnes pratiques pour la prévention du risque mission adopté le 5 novembre 2003 par les partenaires sociaux de la CATMP (cf. annexe 1). Dans l'esprit de ce texte, il convient de distinguer les mesures dont la mise en œuvre est à la charge de l'employeur, des obligations résultant du Code de la route qui concernent tous les conducteurs, qu'ils soient employeurs ou salariés.

Evaluation des risques liés aux déplacements par une double approche

- Intégration du risque routier encouru par le salarié en mission dans le Document unique instauré par le décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001.
- Analyse complète et systématique des accidents graves

Evitement du risque

Eviter l'exposition des salariés au risque routier en mettant en place, lorsque cela est possible, des solutions alternatives au déplacement : net-meetings, visio- ou audio-conférences.

Organiser le travail de façon à limiter et à rationaliser les déplacements.

Réduction de l'exposition au risque

Donner la priorité à l'utilisation des moyens de déplacement les plus sûrs, notamment par la mise à disposition d'un moyen de déplacement adapté à la mission.

Privilégier tant que possible l'usage des transports collectifs.

Des véhicules appropriés

Veiller à ce que les véhicules utilisés soient aménagés, équipés et entretenus pour permettre l'exécution des tâches dans les meilleures conditions de sécurité et de façon à offrir des déplacements sûrs, par :

- la révision et le renouvellement régulier des véhicules de l'entreprise,
- l'utilisation de véhicules disposant des équipements nécessaires pour assurer la sécurité passive et active ainsi qu'une aide au respect des règles du code de la route (ABS, airbags - y compris pour les passagers -, témoins de port de ceinture de sécurité). Les véhicules équipés de limiteurs de vitesse et d'assistance au recul se généralisent.

Des déplacements organisés de manière à réduire l'exposition au risque

Identifier et faire emprunter les itinéraires les plus sûrs :

- en sensibilisant les salariés à l'utilisation de l'information trafic avant les déplacements,
- en les invitant à emprunter les itinéraires les plus sûrs (notamment les autoroutes, quatre fois moins accidentogènes),
- en les incitant à réfléchir à l'organisation de leurs déplacements.

Donner au conducteur le temps nécessaire pour conduire en sécurité, par :

- la vérification de l'adéquation temps-kilométrage-itinéraire-véhicule dans le respect des règles du code de la route : utilisation des références horaires de Via Michelin majorées de 10% avec un rajout de 15% pour les arrêts repos (arrondi au ¼ supérieur).
- l'incitation à respecter les 10 minutes de pause toutes les 2 heures de conduite (ces pauses étant également l'occasion de traiter les appels téléphoniques en attente),

Un protocole pour communiquer en sécurité

Prendre des mesures de prévention pour ce qui est de l'usage des moyens mobiles de communication par le rappel des règles intérieures pour communiquer en sécurité, qui exclut l'usage du téléphone mobile en roulant.

Des salariés ayant acquis les compétences nécessaires pour conduire en sécurité

S'assurer que les collaborateurs qui conduisent des véhicules routiers pour le travail ont les compétences nécessaires, par :

- la sensibilisation de l'ensemble des collaborateurs à la Sécurité Routière (y compris sensibilisation au problème de l'alcool au volant),
- la communication auprès du personnel afin qu'il respecte le code de la route en toutes circonstances lors de ses déplacements,
- la sensibilisation aux risques de circulation dans l'enceinte et aux abords des sites du Groupe,
- l'attribution d'une habilitation de conduite à toutes les personnes amenées à tester des véhicules.

Article 3 : le risque trajet

PSA PEUGEOT-CITROËN site de Mulhouse met en œuvre les dispositions suivantes, sur la base du Code de bonnes pratiques pour la prévention du risque trajet adopté le 28 janvier 2004 par les partenaires sociaux de la CATMP (cf. annexe 2).

- Réduction l'exposition au risque trajet en limitant les déplacements des salariés.

Réaliser un diagnostic d'identification des risques routiers les plus importants encourus par les collaborateurs.

Favoriser les modes de restaurants sur le site : le site a mis en place différentes formules de restauration permettant à l'ensemble des salariés de trouver un mode de restauration adapté sans avoir besoin de quitter le site.

- Moyens de transport collectifs.

Le site a mis en place un important dispositif de transport collectif gratuit qui couvre les horaires de production et qui donne la possibilité à la quasi-totalité du personnel d'utiliser ce moyen de transport. En 2005, plus de 57% du personnel l'utilise de manière régulière.

Informers les collaborateurs pour les inciter à opter pour les transports collectifs.

Réduire l'exposition aux risques routiers par un apport de connaissances sur les situations dangereuses.

Les mesures d'évitement et de réduction du risque connaissent nécessairement une limite, PSA PEUGEOT-CITROËN site de Mulhouse propose les mesures suivantes pour permettre l'usage de moyens de transport individuels dans les meilleures conditions de sécurité possibles.

- Aménagement des accès à l'entreprise et facilitation du stationnement des véhicules des salariés.

Faciliter les accès et le stationnement des véhicules des salariés

- Incitation des salariés à veiller au bon état de leur véhicule.

Inciter les salariés à veiller au bon état de leurs véhicules et à participer aux opérations de contrôles « sécurité » gratuits.

Proposer ces contrôles « sécurité » aux salariés sur le site.

Sensibiliser les salariés à la nécessité de prendre la route dans des conditions aussi sûres que possible (campagne de sensibilisation sur l'entretien des véhicules, réduction sur les pièces détachées...)

- Information et sensibilisation des salariés.

Sensibiliser l'ensemble des collaborateurs au risque routier à travers un programme de formation.

Article 4 : engagement de la CRAM

Considérant que les actions menées par *PSA PEUGEOT-CITROËN site de Mulhouse* pour la promotion de la sécurité s'inscrivent pleinement dans le cadre de la politique définie par le gouvernement, *PSA PEUGEOT-CITROËN site de Mulhouse* pourra mentionner la présente Charte dans sa communication interne / externe et la décliner sur le risque routier professionnel au sein de l'entreprise et apparaître comme entreprise "partenaire de la CRAM".

La CRAM Alsace Moselle s'engage à accompagner régionalement et localement *PSA PEUGEOT-CITROËN site de Mulhouse* dans la poursuite de la mise en œuvre des principes énoncés ci-dessus et ceci, dans la limite de ses moyens :

- assistance technique,
- documentation,
- conseil.

Article 5 : structure de pilotage et de suivi

Un comité de pilotage, composé de représentants de *PSA PEUGEOT-CITROËN site de Mulhouse*, de la CRAM Alsace Moselle, se réunira une fois par an pour faire l'analyse des actions engagées et modifier ou compléter le programme d'action précité.

Article 6 : durée

La présente charte engage les parties pour une période de 3 ans à compter de la date de signature. Elle pourra être dénoncée par chacune des parties par lettre recommandée avec un préavis de six mois.

ANNEXE 1

Prévention du risque routier au travail

Texte adopté le 5 novembre 2003

Par la Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles

CNAMTS / DRP – Décembre 2003

La branche des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles (AT-MP)

La branche des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles est une des 4 branches de la sécurité sociale avec une spécificité forte : les risques professionnels. Aussi, c'est un domaine dans lequel les partenaires sociaux sont particulièrement légitimes.

Au sein de la Cnamts, la branche des AT-MP a la charge de gérer les risques professionnels auxquels sont confrontés les salariés des entreprises de l'industrie, du commerce et des services, et d'autres catégories telles que les élèves de l'enseignement technique, stagiaires de la formation professionnelle, adhérents à l'assurance volontaire... .

Sa vocation est donc d'aider les acteurs de la vie économique à éviter ces risques, à tout au moins en atténuer la gravité ou la fréquence, et en cas de survenue à indemniser les victimes.

La **Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles (CAT-MP)** décide et valide par son instance paritaire la politique à mener en matière des risques professionnels par la branche des AT-MP.

Sa mission s'exerce dans les domaines suivants :

- L'équilibre financier de la branche en déterminant les recettes du Fonds National des Accidents du Travail (FNAT),
- La tarification appliquée aux entreprises,
- La prévention des risques professionnels auprès des salariés,
- La réparation des victimes.

La CAT-MP est composée de représentants des assurés sociaux (CFDT, CFTC, CFE-CGC, CGT-FO, CGT) et de représentants des employeurs (UPA).

Texte adopté par la Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles lors de sa réunion du 5 novembre 2003

Pour la prévention du risque routier mission

POINT 1 : PREAMBULE

L'accident routier du travail est à la fois un accident du travail et un accident de la route. La Branche AT/MP est compétente pour l'aspect « accident du travail ».

En revanche, la gestion de l'accident de la route obéit à des règles de droit générales, qui découlent en particulier du code de la route. Dans ce domaine la Branche AT/MP n'a pas de compétence particulière.

Cependant, il paraît nécessaire de rappeler la règle de droit, car elle n'est pas sans conséquences dans la relation employeurs / salariés.

Le conducteur-salarié est regardé, sur l'espace public, comme un conducteur. Cela signifie concrètement qu'il ne peut être exonéré de son éventuelle responsabilité pénale du seul fait de son statut de salarié, et qu'il est soumis à l'ensemble des obligations contenues dans le code de la route.

De plus, si le permis de conduire, qu'il possède personnellement, est considéré comme un élément substantiel de son contrat de travail, il peut se trouver privé d'emploi du fait d'une infraction commise avec sa voiture personnelle et hors du travail, y compris si cette infraction n'a eu aucune conséquence dommageable pour autrui. L'employeur, même s'il n'est pas personnellement présent dans le véhicule, sera la plupart du temps « appelé en la cause » en cas d'accident routier ayant entraîné un dommage pour des personnes, qui peuvent être ou non des salariés de l'entreprise. Ceci est lié au fait que le conducteur-salarié est son préposé, et qu'il existe un lien spécifique créé par le contrat de travail, le lien de subordination. Ce lien n'est pas rompu lorsque le salarié, dans le cadre d'une mission fixée par l'employeur, conduit un véhicule sur la voie publique.

POINT 2 : CADRE GENERAL DE LA REFLEXION

La commission des accidents du travail et des maladies professionnelles demande que soient mises en place dans les entreprises des mesures de prévention adaptées au risque routier encouru par les salariés en mission en s'inspirant des principes généraux de prévention tels que formulés par la Directive-cadre 89/391/CEE du 12 juin 1989, transcrite en droit français par l'article L 230-2 du code du travail.

Ces mesures sont aujourd'hui possibles du fait de la prise de conscience partagée de l'importance et de l'actualité de ce risque, tant du côté employeurs que du côté salariés.

S'il appartient à l'employeur de mettre en place les mesures de prévention proposées, il appartient aux salariés de respecter ces mesures et les dispositions du code de la route. C'est à cette condition que les mesures de prévention mises en place auront leur pleine justification.

Les mesures de prévention proposées obéissent à la logique générale de prévention des risques professionnels, à savoir : évaluer le risque, l'éviter quand cela est possible, remplacer ce qui est dangereux par ce qui l'est moins, tenir compte de l'évolution de la technique, informer et former les salariés.

Les mesures proposées peuvent utilement être déclinées dans le cadre des Comités techniques nationaux (CTN), lieux naturels d'élaboration de propositions adaptées à la diversité des différents métiers.

L'évaluation du risque

Il est rappelé que le risque routier encouru par le salarié en mission fait partie intégrante des risques professionnels; à ce titre il est pris en compte dans le cadre du Document unique instauré par le décret n° 2001-1016 du 5 novembre 2001.

L'évitement du risque

Pour éviter l'exposition des salariés au risque routier, il convient de mettre en place, lorsque cela est possible, des solutions alternatives au déplacement telles que par exemple des audio ou des visioconférences.

La réduction de l'exposition au risque

Il appartient au chef d'entreprise de définir les moyens de transport les plus appropriés pour chaque séquence de déplacement (avion, train, véhicule automobile), de manière à minimiser l'exposition au risque. La réduction de l'exposition au risque routier peut être obtenue par la mise en place de règles de gestion limitant le déplacement par la route au delà d'une certaine distance ou d'un certain temps de conduite.

Des véhicules appropriés

Les véhicules utilisés dans le cadre du travail doivent être adaptés à la fois au déplacement et à la tâche à réaliser.

Ils doivent être aménagés et équipés pour permettre l'exécution des tâches dans les meilleures conditions de sécurité.

Ils doivent être maintenus en bon état de fonctionnement. La périodicité des vérifications doit tenir compte des conditions d'utilisation des véhicules.

Il appartient au salarié qui utilise un véhicule de vérifier son bon état de marche apparent, et d'alerter l'employeur en cas de problème.

Lors de l'emploi d'un véhicule automobile, préparer les déplacements de manière à réduire l'exposition au risque

Lors de l'usage d'un véhicule automobile, la préparation du déplacement permet une meilleure prévention du risque en mettant en œuvre notamment les mesures suivantes :

- ▶ une organisation du travail qui réduit l'exposition au risque en rationalisant les déplacements effectués lors des missions afin d'en limiter l'ampleur
- ▶ un calcul du temps de déplacement qui s'appuie sur des données intégrant les paramètres de sécurité - en particulier les temps de repos nécessaires lors de déplacements longs-, et qui ne soit pas incompatible avec le respect des règles du code de la route par le salarié
- ▶ la prise en compte de l'état des routes (par exemple travaux) et des conditions météorologiques, en fonction des informations communiquées par les autorités compétentes
- ▶ la préconisation d'itinéraire qui encourage chaque fois que cela est possible l'usage des voies autoroutières.

Un protocole pour communiquer en sécurité

La commission des accidents du travail et des maladies professionnelles, considérant que le risque d'accident est plus important si on téléphone en conduisant, et ceci quel que soit le dispositif technique, demande aux chefs d'entreprises et aux salariés, au delà des dispositions prévues par la loi du 12 juin qui interdit l'usage du téléphone mobile tenu à la main, de ne pas utiliser de téléphone dès qu'ils sont au volant d'un véhicule.

De manière à permettre le maintien des relations entreprises-salariés, un protocole permettant de gérer sans danger les communications téléphoniques est susceptible de fournir une réponse adaptée.

Des salariés ayant acquis les compétences nécessaires pour conduire en sécurité

Un certain nombre de professions mettent en place, de manière volontaire, des plans de formation spécifiques pour « grands rouleurs » afin d'améliorer les compétences de leurs salariés pour ce qui est de la conduite en sécurité. De telles formations méritent d'être encouragées car elles contribuent positivement à la prévention du risque encouru.

Il en est de même des actions de formation aux gestes de premiers secours qui permettent de limiter les conséquences des accidents déjà survenus.

POINT 3 : RECOMMANDATIONS AUX CTN

Par ailleurs, la commission demande aux CTN concernés d'engager une réflexion spécifique pour ce qui concerne les véhicules utilitaires légers (VUL), réflexion qui pourra s'articuler autour des thèmes suivants :

- **Equiperment du VUL**

Une mesure consistant à doter, lors de l'achat, les utilitaires légers des équipements de sécurité optionnels prévus au catalogue des constructeurs est un moyen d'améliorer les conditions de conduite des salariés qui sont amenés à utiliser ces véhicules

- **Aménagement du VUL**

L'agencement du véhicule utilitaire en option ou en post-équipement peut consister à séparer la partie « habitacle » du volume utilisé pour le transport des matériaux, des produits et des outils, ceci afin de ne pas gêner le salarié dans son activité de conduite.

- **Chargement du VUL**

Les charges, les matériaux, les produits ou les outils transportés le sont dans des conditions telles qu'ils ne constituent pas un facteur de risque pour le conducteur et les passagers, ni un facteur d'accident ou d'aggravation du risque en cas de survenue d'un accident.

ANNEXE 2

Prévenir les accidents routiers de trajet

Texte adopté le 28 janvier 2004

Par la Commission des Accidents du Travail et des Maladies Professionnelles
CNAMTS

1 Préambule

La définition de l'accident de trajet donnée par le code de la sécurité sociale (**Art L 411 2**) est la suivante :

« Est également considéré comme accident du travail, lorsque la victime ou ses ayants droit apportent la preuve que l'ensemble des conditions ci-après sont remplies ou lorsque l'enquête permet à la caisse de disposer sur ce point de présomptions suffisantes, l'accident survenu à un travailleur mentionné par le présent livre, pendant le trajet d'aller et de retour, entre :

1°) la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où le travailleur se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail. Ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ;

2°) le lieu du travail et le restaurant, la cantine ou, d'une manière plus générale, le lieu où le travailleur prend habituellement ses repas, et dans la mesure où le parcours n'a pas été interrompu ou détourné pour un motif dicté par l'intérêt personnel et étranger aux nécessités essentielles de la vie courante ou indépendant de l'emploi.»

L'accident routier de trajet intervient généralement sur l'espace public, le véhicule utilisé étant, dans la très grande majorité des cas, celui du salarié. Il se distingue, par une jurisprudence abondante, à la fois de l'accident routier de mission (avec comme paramètre discriminant l'existence ou non du lien de subordination au moment de l'accident), et de l'accident routier « de la vie » (avec comme paramètre discriminant la notion d' « intérêt personnel » associée au déplacement).

Les accidents mortels routiers de trajet représentent environ 45% des accidents mortels pris en charge par la Branche AT/MP. C'est dire tout le poids social et économique des accidents routiers de trajet. Leur réduction constitue en conséquence un enjeu essentiel pour la branche.

Un certain nombre de facteurs peuvent influencer sur la fréquence et la gravité des accidents routiers de trajet, sans qu'il soit possible d'en déterminer facilement le poids statistique.

Une première série de facteurs est liée au territoire, à sa configuration et à sa gestion. Ainsi, des entreprises situées en zone rurale n'auront pas à gérer les mêmes problèmes que d'autres entreprises situées en zone périurbaine. En région montagnaise, par ailleurs souvent à climat plus rude, les difficultés seront plus importantes qu'en plaine. Les risques seront nécessairement plus élevés en hiver qu'en été.

Au delà de l'aspect géographique, la gestion du territoire par les acteurs publics a également son importance : quelles sont les voies disponibles pour rejoindre l'entreprise ? (routes et autoroutes ne présentent pas le même niveau de risque), quelle est l'offre de transports collectifs permettant de desservir l'entreprise, aux horaires utiles (prise et fin de service) ? Enfin, il faut noter l'importance toute particulière de la distance entre le lieu d'habitation et le lieu de travail. Une étude de l'Insee (« Les déplacements domicile travail : de plus en plus d'actifs travaillent loin de chez eux » par Julien Talbot, Division « Etudes territoriales » de l'Insee, Avril 2001) montre que cette distance s'accroît régulièrement et ceci depuis plusieurs années. Il y a dans ce fait de société une source mécanique d'accroissement du risque trajet.

Une seconde série de facteurs est liée à l'activité de travail elle-même. Ainsi certaines organisations du travail peuvent faire peser des contraintes particulières sur les salariés (par exemple prise de service ou fin de service hors des plages de fonctionnement des transports collectifs; travail effectué en plusieurs séquences avec coupures ce qui accroît le nombre de déplacements entre le domicile et le lieu de travail).

A contrario, certaines dispositions prises au niveau de l'établissement peuvent diminuer l'exposition au risque (transports collectifs adaptés aux horaires, repas pris sur place).

Du fait de l'ensemble de ces caractéristiques, il résulte une situation particulière qui fait que la prévention de ce risque dépend essentiellement de la volonté d'agir ensemble au niveau local, entre employeurs et salariés.

La Commission des AT/MP demande que cette réflexion soit inscrite dans le champ de la concertation conduite au sein des entreprises et ou des établissements par les partenaires sociaux.

Pour ce faire, elle a défini une approche méthodologique s'inspirant des principes généraux de prévention, approche qui peut être un support et un cadre de réflexion pour les acteurs de terrain qui ont à prendre en charge cette concertation.

2 Une approche structurée de la prévention du risque routier trajet

Il convient de proposer tout d'abord des mesures permettant l'évitement ou la réduction du risque.

- Réduire l'exposition au risque trajet en limitant les déplacements des salariés.

La mise à disposition d'un restaurant d'entreprise ou la possibilité de prendre les repas sur place permettent de limiter cette exposition de manière sensible. En effet, un aller retour lié au repas de midi multiplie par deux l'exposition au risque.

Pour certaines professions à horaires particuliers, une organisation du travail avec coupures au sein d'une même journée accroît l'exposition au risque en augmentant les fréquences d'aller-retour domicile-travail.

- Préférer les moyens de transport collectifs aux moyens de transport individuels.

Les systèmes de transports collectifs organisés ou financés par l'entreprise, ou l'incitation à utiliser les transports publics, sont de bons moyens de réduire le risque pour les salariés.

Cependant, ces mesures d'évitement et de réduction du risque connaissent nécessairement une limite. Aussi, convient-il de proposer des mesures qui permettent l'usage de moyens de transport individuels dans les meilleures conditions de sécurité possibles dans un contexte donné. Ainsi, il peut être proposé de :

- Aménager les accès à l'entreprise et faciliter le stationnement des véhicules des salariés.

L'aménagement des abords de l'entreprise, le balisage, l'éclairage, l'organisation de la circulation interne, la mise à disposition de parkings en nombre suffisant sont des mesures collectives qui peuvent contribuer à une diminution de l'incidence et de la gravité du risque. Lorsque certains aménagements de l'espace public apparaissent nécessaires, des accords peuvent être utilement recherchés avec les autorités gestionnaires .

- Inciter les salariés à veiller au bon état de leur véhicule.

La vérification de l'état des véhicules favorisée par l'entreprise, les campagnes visant l'éclairage, les pneumatiques ou d'autres organes essentiels de sécurité et réalisées à certains moments précis de l'année (par exemple au début de l'hiver) sont des moyens efficaces de sensibilisation et de responsabilisation des salariés.

- Apporter une aide aux salariés pour qu'ils puissent prendre la route dans des conditions aussi sûres que possible.

Un certain nombre de mesures telles que :

- un aménagement concerté des horaires,
 - un accès aux informations sur les conditions de circulation telles que les conditions météo et les travaux en cours sur le réseau routier local,
- permettent aux salariés de mieux préparer et mieux gérer leurs trajets, ce qui est facteur d'accroissement de leur sécurité.

La mise à disposition d'un plan précis des accès à l'entreprise est également un bon moyen d'aide à la préparation du trajet.

- Informer et sensibiliser les salariés.

En ce qui concerne le risque routier lié au trajet

- des campagnes de sensibilisation,
- des journées d'information,
- des actions ciblées de formation,

permettent d'accroître la vigilance et la compétence des salariés sur ce risque.

L'ensemble de ces mesures de prévention peuvent gagner en efficacité lorsque l'établissement inscrit ses actions dans le contexte local : relations avec les entreprises d'une même zone industrielle, concertation avec les collectivités locales et la DDE concernées.